Deutscher Bundestag **Drucksache 15/252**

15. Wahlperiode 18. 12. 2002

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Dr. Christian Eberl, Daniel Bahr (Münster), Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Sicherheit des Schiffverkehrs

Im Eindruck der Havarie des Tankers „Prestige“ vor der Küste von Galizien hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, erklärt, Deutschland und Frankreich hätten sich darauf verständigt, sich gemeinsam für eine Verschärfung und eine frühzeitigere Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen im Seeverkehr einzusetzen (Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nr. 479). Die Folgen derartiger Unglücksfälle seien ein weltweites Problem, weshalb darauf hinzuwirken sei, dass die Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt in internationalen Gremien intensiver vorangebracht wird. Deutschland und Frankreich würden im EU-Verkehrsministerrat deshalb ein umfangreiches Maßnahmenpaket einbringen, wonach die Mitgliedstaaten der IMO (International Maritime Organisation) aufgefordert werden sollen, unverzüglich Konsequenzen aus der Havarie der „Prestige“ zu ziehen.

Unterdessen berichten die Medien von Umsetzungsdefiziten des „Pariser-Memorandums o. U.“. Einige europäische Länder hätten die Konvention, die die Hafenkontrolle von 25 % aller einlaufenden Schiffe einer Flagge vorsieht, nicht unterzeichnet, andere Länder vollzögen die Konvention nur unzureichend.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verhandlungen und bilateralen Gespräche mit der französischen Regierung sind seit dem Untergang der „Prestige“ im Zusammenhang mit der Sicherheit mit welchen konkreten Ergebnissen geführt worden und wie lauten die weiteren Planungen?
2. Welche regelmäßigen Sonderprüfungen für Schiffe in Abhängigkeit von Alter und Ladung sind der Bundesregierung bekannt?
3. Wenn es welche gibt, durch wen werden diese durchgeführt, und wenn es keine gibt, warum nicht?

4. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine weitere Verkürzung der von der IMO bis 2015 befristeten Ausphasung für Einhüllentanker möglich, und wenn ja, wie will die Bundesregierung diese Verkürzung betreiben?
5. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung von Klassifikationsgesellschaften, bei der Hafenstaatkontrolle oder durch andere regelmäßig oder stichprobenmäßig Festigkeitskontrollen von Schiffen (in Abhängigkeit von Alter und Ladung) durchgeführt?

   Wenn ja, von wem und auf welche Weise, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um auf nationaler und auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die Mitgliedstaaten verbindliche Absprachen mit der Mineralöl- bzw. Verladungsindustrie treffen, wonach insbesondere Öl künftig nicht mehr in älteren Einhüllentankern transportiert werden soll?
7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Öl-Ein- und -Ausfuhr aus den deutschen Seehäfen, der mit Nicht-Doppelhüllentankern durchgeführt wird?
8. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den Anteil des Öltransports auf Nicht-Doppelhüllentankern durch gesetzliche Vorgaben und/oder verbindliche Absprachen mit der Industrie auf Null zu senken?
9. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um von nationaler und europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass alle Maßnahmen zur Sicherheit der Schifffahrt auch mit den Beitrittsstaaten und anderen betroffenen und beteiligten Ländern abgestimmt werden?
10. Welche Schritte werden unternommen, damit die Beitrittsstaaten bereits vor der Aufnahme in die EU geeignete Maßnahmen zur Sicherheit der Schifffahrt ergreifen?
11. Wie ist der Stand der Umsetzung der von der IMO aufgestellten Forderung für Places of refuge (Notliegeplätze) in Deutschland und in den Mitgliedstaaten der EU, welche Voraussetzungen müssen diesbezüglich geschaffen werden und bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einem Bericht über den Stand der Vorbereitungen zu rechnen?
12. Wo gibt es in Deutschland Nothäfen, Places of refuge für Seeschiffe und für welche Schiffsgrößen?
13. Auf welche Weise kann gewährleistet werden, dass die Flaggenstaaten, insbesondere die so genannten „offenen Register“, ihre Verpflichtungen aus internationalen Übereinkommen zur effektiven Kontrolle und Überwachung von Schiffen unter ihrer Flagge erfüllen und wie ist die Haltung der IMO im Hinblick auf die Einführung eines entsprechenden Audit-Verfahrens?
14. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung der europäischen Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle (Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)) in Deutschland und sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung dieser Richtlinie im Eindruck der jüngsten Tankerkatastrophe Regelungsbedarf, der über die Vorgaben der Richtlinie hinausgeht?

15. Wenn ja, welche diesbezüglichen Überlegungen und konkreten Schritte hat die Bundesregierung dazu bisher angestellt bzw. ergriffen?

16. Hat die Bundesregierung in den bilateralen Gesprächen mit der französischen Regierung nach der Havarie der „Prestige" die von der EU-Kommission kritisierten Vollzugsdefizite bei der Umsetzung der Hafenstaatkontrolle in Frankreichs Häfen angesprochen und welche Auskünfte hat die französische Seite hierzu erteilt?

17. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um auf eine beschleunigte Umsetzung des bereits beschlossenen Konzepts einer verstärkten Hafenstaatkontrolle hinzuwirken?

18. Wie bewertet die Bundesregierung Bestrebungen, Lotsen in das Meldesystem der Hafenstaatkontrolle einzubeziehen?

19. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, dass auch in Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft bei den durchgeführten Kontrollen gemäß der Hafenstaatkontrolle aus Zeit-, Personal- und Kostengründen selten die Risikoschiffe kontrolliert werden, sondern eher Schiffe, bei denen weniger Probleme zu erwarten sind?

20. Wer trägt die Kosten, wenn ein Schiff gemäß einer durchgeführten Kontrolle als nicht seetauglich eingestuft und am Auslaufen gehindert wird?

21. Wie viele Schiffe wurden in den letzten 5 Jahren gemäß der Hafenstaatkontrolle durchschnittlich in deutschen Häfen kontrolliert und wie hoch ist der Anteil der kontrollierten Schiffe in Abhängigkeit von Anzahl, Schiffsgrößen und Flaggen?

22. Wie oft wurden in den letzten 5 Jahren bei Hafenstaatkontrollen Mängel festgestellt, wie verteilten sich die Mängel und wie oft ist eine Seeuntauglichkeit festgestellt worden?

23. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Erklärung der See-Berufsgenossenschaft, dass wegen Personalmangels in Deutschland nicht die von der EU vorgeschriebene Quote für eine Hafenstaatkontrolle erfüllt werden kann?

24. Wie viele Beschäftigte der See-Berufsgenossenschaft führen Hafenstaatkontrollen durch?

25. Wie entwickelten sich die Beschäftigtenzahlen der in den europäischen Staaten mit den Hafenstaatkontrollen beauftragten Behörden und Einrichtungen seit Inkrafttreten der EU-Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle?

26. Durch welche Regelungen wurde die europäische Richtlinie zu Klassifikationsgesellschaften (Richtlinie 97/58/EG der Kommission vom 26. September 1997 zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden) in Deutschland umgesetzt und sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung dieser Richtlinie im Eindruck der jüngsten Tankerkatastrophe Regelungsbedarf, der über die Vorgaben der Richtlinie hinausgeht?

    Wenn ja, welche diesbezüglichen konkreten Überlegungen und Schritte hat die Bundesregierung dazu bisher angestellt?

27. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung der europäischen Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankschiffen (Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltank-

schiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates) in Deutschland sowie in den Mitgliedstaaten der EU?

28. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeiten, eine unbeschränkte Haftung der Eigner, Reedereien, Charterer und Verlader bzw. Ladungseigentümer einzuführen?

29. Wie weit ist das Verfahren zur Einrichtung einer Europäischen Seesicherheitsagentur, zu der am 10. Januar 2002 von der EU-Kommission der gemeinsame Standpunkt des Rates an das Europäische Parlament übermittelt wurde (2000/0325 COD), gediehen und wann ist mit einer Arbeitsaufnahme der neuen Agentur zu rechnen?

30. Wie soll das Havariekommando in die europäische Seesicherheitsagentur integriert werden?

Berlin, den 18. Dezember 2002

Hans-Michael Goldmann
Birgit Homburger
Dr. Christian Eberl
Daniel Bahr (Münster)
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Funke
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Ulrich Heinrich
Dr. Werner Hoyer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333